NR. 6. 1 SIERPNIA 1928 R. ROK I

SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
Numer pojedynczy 30 gr.

Redakcja: Kraków, Pl. Matejki 4, otwarta od 7—9 wiecz.
Konto P. K. O. Kraków Nr. 408.444.

Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!

Podajemy do wiadomości naszych Czytelników, że Naczelną Redakcję naszego czasopisma objął Inż. M. Nanowski.

Redakcja.

O przeszkodach w rozwoju polskiego automobilizmu.

W numerze czerwcowym „Przeglądu Samochodowego i motocyklowego“, znajdujemy doskonale napisany artykuł o atoumobiliźmie polskim, w stosunku do wymagań doby obecnej. Najzupełniej słusznymi są wywody autora, ubolewającego nad niedostatecznem trzech miesięcznem wykształceniem kierowców, jak również nad brakiem odpowiednich modeli wozów praktycznych, trwałych i w cenie dostępnych dla średnio zamożnego nabywcy. Na rynku handlowym spotykamy zazwyczaj wozy silne, luksusowe, dostępne albo dla ludzi zamożnych albo potrzebne dużym przedsiębiorstwom w wykonywaniu czynności handlowych. Szybki rozwój życia we wszystkich jego gałęziach, a w szczególności rozwój przemysłu i handlu, wymagający nowych, szybkich środków transportowych i komunikacyjnych, znalazł swój wyraz w uznaniu potrzeby i znaczenia dzisiejszych pojazdów mechanicznych. Rozwiązanie problemów dzisiejszego życia społecznego i gospodarczego, zależnem jest nietylko od zrozumienia tych potrzeb przez wszystkie warstwy społeczeństwa, ale od zachowania się i opieki rządów państwowych i komunalnych. Dla wyzyskania w całej pełni ruchu automobilowego — nie wystarczy tylko dobry wóz o wydajnym i silnym motorze, ale i środowisko, w którem się porusza, musi sprostać jego celom. Mam na myśli odpowiednie drogi — nie miejskie, te bowiem służą innym celom i przeważnie dość dobrze są utrzymywane, ale główne arterje komunikacyjne, łączące duże osady przemysłowe, miejsca klimatyczne, wycieczkowe itp. Od tego zależy w dużej mierze rozwój automobilizmu, odpowiadający dzisiejszemu duchowi postępu. Skromny nabywca mechanicznego wozu, wyłącznie dla swych potrzeb własnych, ograniczony w swych środkach materjalnych, któremi rozporządza, musi kłaść nacisk nietylko na wydajność samego wozu, ale na jak najdłuższy czas jego trwania. Wozy tańsze, z natury rzeczy, poza zasadniczemi swemi częściami składowemi, jak np. motorem, nie zawsze odznaczają się pierwszorzędnem i trwałem wykonaniem. Ale wóz przy odpowiedniej konserwacji — a konserwować go będą przedewszystkiem drogi, na których się porusza, może przetrwać długi okres czasu. Ten sam wóz, zmuszony do jazdy po zapadłych i pełnych wyboji drogach, musi w krótkim czasie wypowiedzieć posłuszeństwo. Te właśnie zagadnienia wysuwać się muszą na czoło rozważań o rozwoju automobilizmu w Polsce.

Poza celami przemysłowemi — przeważnie transportowemi — rozwój ruchu automobilowego u nas idzie po linji sportowej. I nie może być inaczej, bo zwyczajny nabywca wozu, który za granicą stanowi lwią część właścicieli automobilów, nie może się u nas pojawić; nietylko brak wozów dobrych, trwałych i niedrogich — ale fatalny wprost stan naszych dróg jest przeszkodą, że automobilizm musi być do pewnego stopnia luksusem, a nie jedną z przyjemności lub udogodnieniem komunikacji, do których każdy człowiek pracujący ma prawo. Jaki jest stan naszych dróg, to zbytecznie o tem mówić na łamach fachowego pisma. Pełne one są dziur i wyboji lub narzucone ostrymi kamieniami— nigdy nieubijane walcem, bo wywalcują je koła wozów zwykłych i mechanicznych. Sposób ten konserwacji dróg przypomina nam zupełnie czasy króla Ćwieczka. Prócz dziur i kamieni, usłana jest polska droga licznemi gwoździami, wypadłemi z podków końskich lub ćwieczkami nieraz o potwornej wielkości; wszystkie te okazy zbiera automobilista na swych oponach i mimowoli oczyszcza drogę swemu następcy, który przejedzie już po wolnej od gwoździ drodze.

A ludność zamieszkująca osiedla, położone wzdłuż drogi, przez które prowadzi główna szosa,

czyż nie dokłada wszelkich starań, aby obrzydzić automobilizm. W niedzielne lub świąteczne popołudnia, rozrzucone po drodze rozbite flaszki, grożą niebezpieczeństwem przedziurawienia opon ostremi odłamkami szkła; nieraz sprytnie ukryte są pod rozpostartą gazetą lub przykryte gałązką drzewa. Nie mówię już o karygodnych zamachach na życie ludzkie przez podkładanie kłód drzewnych lub rozpostartych poprzez drogę drutach. Smutny to bardzo objaw i źle świadczący o kulturze pewnych jednostek. Zrozumiałą jest rzeczą, że ruch automobilowy przez zamieszkałe osiedla może mieć bardzo przykre strony dla mieszkańców, wzniecane bowiem tumany kurzu w skwarne dnie zakłócają spokój sielski. Niestety nie da się już powstrzymać lub zmienić rozkwitające niebywale tętno życia współczesnego i iść z nim razem należy, gdyż inaczej przygniecie nas ono swą szybkością.

To wszystko składa się na to, że najczęściej spotykamy wozy wspaniałe i kosztowne, biegnące dzięki swym setkom koni z zawrotną szybkością, a natomiast tak mało wozów skromnych a jednak wytrwałych, które powinny tworzyć kościec ruchu automobilowego. Gdy uwzględni się te wszystkie potrzeby, to trwałość i wydajność wozu będą posunięte do swego maksimum i zaroi się wówczas od wozów mniejszych sportowych, odpowiadających w zupełności swemu celowi. Ale oprócz potrzeby odpowiednich modeli wozów, o których tak doskonale pisze autor wspomnianego przez nas na początku artykułu, potrzeba jeszcze tych zwykłych szarych akcesorjów, aby jazda automobilem była prawdziwą przyjemnością i odpowiadała swym celom. Właściciel wozu przejść musi szereg rozmaitych nieraz uciążliwych prób, musi złożyć szereg danin na rzecz państwa i gmin, codzienne składać musi haracze z opłat rogatkowych i myt, poddawać się musi rejestracjom nieraz w kilku urzędach i dopiero opisany, zaopatrzony w numer paszport i t. d. wóz może dopiero wydostać się na forum publiczne. A cóż w zamian dostaje? Źle zakonserwowaną drogę, pełną dziur i wyboji, niszczącą najtrwalszy wóz, brak opieki przed samowolą niepoczytalnych i zbrodniczych elementów, niechęć społeczeństwa, które w każdym wypadku bezwzględnie uważa za winnego kierowcę, to wszystko musi obrzydzić ten sport, zwłaszcza temu, który jako właściciel wozu rozumiejąc znaczenie tężyzny sportu automobilowego, sam prowadzi swój wóz. Zgodzić się musimy z zebranemi na końcu wspomnianego przez nas artykułu, żądaniami, a przyklasnąć przedewszystkiem należy ustępowi piątemu, który pozwolę sobie przytoczyć na zakończenie w oryginale:

„Nie robić z automobilizmu wyłącznego źródła dochodu, zabawki, sportu i pozatem nic więcej, a spojrzeć nań tylko jako na zagadnienie, od którego w obecnej dobie może zależeć dobrobyt kraju“.

(Przegląd automobilowy i motocyklowy, R. III., Nr. 6, 1928). *F. W.*

Hamowanie samochodu.

W myśl przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, co zresztą ze względu na bezpieczeństwo tego ruchu jest nieodzownem — dzisiejszy każdy samochód zaopatrzony jest w dwa niezależnie od siebie działające systemy hamulcowe, a to nożny i ręczny.

Hamulec nożny działa najczęściej na wszystkie 4 koła, ręczny zaś na osobne szczęki hamulcowe, umieszczone zazwyczaj w bębnie hamulcowym kół tylnych, działające zupełnie niezależnie od poprzedniego systemu hamulcowego 4-o kołowego.

W wypadku, gdy zawiedzie hamulec nożny, a nadto w razie potrzeby gwałtownego hamowania, przychodzi nam w pomoc hamulec ręczny.

Hamulce służą do zatrzymywania samochodu, znajdującego się w ruchu w możliwie najkrótszym czasie i na najkrótszej przestrzeni, a dzieje się to dzięki tarciu szczęk hamulcowych, obłożonych taśmą „Jerrodo“ lub inną o podobnych własnościach o wewnętrzną powierzchnię bębna ha-

mulcowego skutkiem czego ruch przemienia się w tarcie a tem samem w ciepło. — Oczywiście tarcie to i powstające ciepło będzie tem większe, im większą była szybkość ruchu i im energiczniej szczęki homulcowe zostaną przyciśnięte do bębna.

Przy znacznej hyżości i energicznem użyciu hamulców może mieć miejsce nawet zblokowanie, tj. unieruchomienie koła, co pociąga za sobą tarcie pomiędzy oponą a nawierzchnią jezdni. Już z tego samego wynika, że należyte ustawienie hamulców nie jest tak prostem, jakby się to pozornie zdawać mogło. — Tarcie szczęk o bębny winno być energiczne, do pewnych tylko granic — ma ono powodować hamowanie ruchu kół, ale nie ich blokowanie, przy którem w miejsce równomiernego tarcia całej powierzchni taśmy otaczającej szczęki o wewnętrzną powierzchnię bębna hamulcowego, ma miejsce tarcie opony na pewnej przestrzeni z nawierzchnią jezdni. — Opona jest droga — taśma hamulcowa niepomiernie tańszą i odporniejszą na tarcie — zatem ta ostatnia winna się zużywać podczas hamowania a nie opona.

Słusznie rzec można, że hamowanie „kosztuje" i to tem więcej im większą jest hyżość, z jaką jedziemy i im gwałtowniejszem jest hamowanie. Wielu automobilistom może się to wydać nieprawdopodobnem, że kilka gwałtownych zahamowań przy znacznej hyżości jest w stanie zniszczyć najlepszą oponę w sposób wykluczający jej dalsze użycie.

Niezmiernie ważną i nie tak prostą jest zatem rzeczą dokładne uregulowanie hamulców. — Celem należytego dokonania tej pracy, najlepiej podwindować cały samochód w ten sposób, aby wszystkie 4 koła niedotykając ziemi, swobodnie mogły się obracać. Pomocnikowi, który usiadł za kierownicą, polecamy równomiernie naciskać pedał hamulcowy, podczas gdy sami sprawdzamy, czy nastawienie szczęk hamulcowych we wszystkich kołach jest odpowiednie, czy nie zachodzi wypadek, że jedno koło obraca się swobodnie, podczas, gdy drugie przy tym samym ucisku na pedał hamulcowy wykazuje tarcie szczęk o bęben. W sposób podobny badamy i drugi system hamulcowy, mianowicie hamulec ręczny.

Nierównomiernie ustawione hamulce bywają, pomimo istnienia znanych urządzeń wyrównywaczy hamulcowych, niejednokrotnie przyczyną poważnego wypadku wskutek zarzucania wozem. Wytrawny automobilista podczas jazdy natychmiast odczuje nierównomiernie działające hamulce, pociągające za sobą tendencję wychylenia prostej linji jazdy na lewo lub na prawo.

Wychodząc z założenia, że każde hamowanie „kosztuje" winniśmy unikać używania hamulców tam, gdzie bez tego można się obejść, a energiczne, gwałtowne hamowanie może być usprawiedliwionem tylko i wyłącznie nieodzowną potrzebą. W końcu z uwagi na to, że gwałtowne hamowanie, szczególnie przy niedokładnie ustawionych hamulcach, było niejednokrotnie przyczyną różnych poważniejszych wypadków, a nawet wywrócenia się wozu, winniśmy trzymać się zasady, że gwałtowne hamowanie może mieć miejsce wyłącznie w razie grożącego niebezpieczeństwa i tylko wtedy, kiedy w żaden inny sposób niebezpieczeństwa tego uniknąć niepodobna.

Przezorny automobilista rzadko kiedy znajduje się w przymusowem położeniu gwałtownego użycia hamulców — do skrzyżowań i skrętów dojeżdża on z taką hyżością, że w razie napotkanej przeszkody jest w stanie zatrzymać swój samochód na stosunkowo małej przestrzeni bez gwałtownego hamowania.

Pozostaje jeszcze hamowanie w specjalnych warunkach, mianowicie w terenie górzystym, gdzie wskutek ciągłego hamowania, występuje silne nagrzewanie się bębnów i nadmierne zużywanie taśm hamulcowych. Aby temu zapobiec, a więc dla zaszanowania hamulców, uciekamy się w tym wypadku do hamowania przy pomocy motoru. — Pomimo, że sposób ten jest powszechnie znany, nie wszyscy automobiliści stosują go racjonalnie, nie od rzeczy zatem będzie omówić go bliżej. Obliczono i udowodniono próbami, że ca. 40 % siły, jaką motor na pełnych obrotach rozwija, zużywa się podczas hamowania motorem na przezwyciężeniu oporu, jaki stawia kompresja — chodzi tylko, jak powiedziałem, o racjonalne stosowanie tego sposobu.

Podczas hamowania motorem oczywiście sprzęgło nie może być wyciśniętem, ani też lewarek skrzynki przekładniowej, na „luzie" postawionym, gdyż nie mielibyśmy połączenia pomię-

dzy tylnemi kołami a motorem, co jest koniecznym w tym wypadku warunkiem. Nie jest dalej obojętną rzeczą, czy zapłon oraz dopływ mieszanki wybuchowej, zamykamy lub nie.

O ile zamykniemy dopływ mieszanki z gaźnika docylindrów (przy pomocy przepustnicy), zwiększymy wprawdzie tem samem zdolność hamowania motoru, ale powodujemy przeoliwienie cylindrów i zaoliwienie świec, co pochodzi stąd, że wobec wytwarzania się silnego wakuum (próżni) w cylindrach, przedostaje się do nich ponad tłoki z karteru oliwa. Pozostawienie zapłonu czynnego zapobiega temu do pewnego stopnia. W wysokim stopniu szkodliwym jest sposób wyłączania zapłonu przy otwartej przepustnicy. W tym wypadku pomijając już straty pochodzące z niepotrzebnego zużycia benzyny, ta ostatnia w dużych ilościach osiadając na ściankach cylindrów, spływa pomiędzy tłokiem a ścianą cylindra do karteru, zmywa oliwę ze ścian cylindrów a nadto rozszerza oliwę w karterze, robiąc ją mniej smarną.

Najwłaściwszym i najekonomiczniejszym jest następujący sposób hamowania przy pomocy motoru:

1) zamknąć dopływ benzyny z rezerwoaru do gaźnika, skutkiem czego cylindry będą się wypełniały tylko powietrzem i to zupełnie tak, że zaoliwienie cylindrów nie będzie miało miejsca.

2) zapłon pozostawić czynnym, celem zapobieżenia zanieczyszczeniu świec.

3) lewarek pozostawić na odpowiedniej przekładni.

4) sprzęgła nie wyciskać.

Jasnem jest, że przy spadku na stosunkowo krótkiej przestrzeni bezcelowem jest zamykanie dopływu benzyny gaźnika, który i tak ma jej pewien zapas, zamykanie to zatem ma znaczenie na dłuższych spadkach. Jedyną ujemną stroną powyższego hamowania jest to, że o ile po zjeździe ze spadku mamy przed sobą silniejsze wzniecenie, wydajność motoru, który podczas zjeżdżania obniżył swoją temperaturę, może być aż do chwili odpowiedniego nagrzania się, nieco upośledzoną.

Inż. M. N.

Samochód w Ameryce.

Jak ważną rolę w życiu gospodarczem Ameryki Północnej odgrywa samochód, niech posłuży tych uwag kilka.

Powszechnie znanem jest, że w tym świecie samochodów przypada jeden samochód na 6 osób.

Przemysł samochodowy i związane z nim zatrudnienia dla zajętych fabrykacją samochodów, fabrykacją przedmiotów służących dla ich wyekwipowania, zatrudnionych w garażach i stacjach materjałów pędnych, dalej, jeśli wliczymy w to zastępców, handlarzy starych wozów, pośredników, agentów etc., to śmiało rzec można, że przeszło 10 % ludności tamtejszej daje utrzymanie samochód.

I nic dziwnego, skoro się zważy, że na jednym z ruchliwych punktów Nowego Jorku w ciągu 12 godzin przewinie się około 30.000 samochodów, jak to wykazuje statystyka.

Ford, którego najtańszy samochód (2-siedzeniowy) kosztuje w Ameryce 250 dolarów, produkuje dziennie ponad 10.000 sztuk samochodów, a prócz Forda istnieje co najmniej 10 innych fabryk, zbliżonych do Forda pod względem ilości produkcji i niskiej ceny.

Mało używany samochód kupuje się tam

w cenie od 100 dolarów, a nowy samochód można nabyć na raty, mając 10 % ceny kupna w gotówce.

Skoro zatem na kupno nowego taniego samochodu wystarcza mieć w kieszeni 25 dolarów, nic dziwnego, że tysiące tysięcy ludzi pracy spieszy do sprzedawcy samochodowego, wpłaca tych 25 dolarów, a na pozostałą resztę podpisuje deklarację, zobowiązującą go do spłacania jej w 12 miesięcznych ratach.

Banki, których paręset prosperuje wyłącznie z finansowania tych interesów, przyjmują za niewielką opłatą gwarancję za kupującego samochód — towarzystwa zaś asekuracyjne ubezpieczają go od wypadków a właściciela od odpowiedzialności prawno-cywilnej.

Odnośne władze wydają bez żadnych trudności numera rejestracyjne dla samochodu, a broszurę z obowiązującymi przepisami dla jego właściciela, który podpisując odbiór, tem samem zobowiązuje się ponosić wszelkie konsekwencje, wynikające z przekroczenia tych przepisów.

Wszystko to trwa zaledwie parę godzin a nowonabywca samochodu udaje się na nim w drogę dla załatwiania swoich interesów.

Na każdym kroku stacja materjałów pędnych, zaopatrzona pozątem w wodę dla chłodnic i skomprymowane powietrze dla pneumatyków.

Dopełnienie chłodnicy wodą a pneumatyków powietrzem, jest bezpłatne.

Wszędzie pałacowo budowane garaże, parki samochodowe na wolnem powietrzu.

Żaden właściciel nie myśli o czyszczeniu i smarowaniu samochodu ,wszystko to zrobią mu w garażu czy parku samoch. za minimalną opłatą.

Ilość wypadków samochodowych pomimo wydatnie wzrastającej ilości samochodów stale się zmniejsza, dzięki nadzwyczajnej organizacji ruchu i wyszkoleniu publiczności, którą od ławki szkolnej poucza się w tym kierunku.

Na każdym skręcie, niebezpiecznym przejeździe napisy, znaki ostrzegawcze, a niejednokrotnie spotyka się bardzo przekonywujące ostrzeżenia w postaci zniekształconego w katastrofie rozbitego samochodu, umieszczonego na zdala widocznym postumencie. Taki „pomnik" jest niezaprzeczalnie bardziej przekonywującym aniżeli zwyczajny napis ostrzegawczy.

Nic dziwnego, że samochód w Ameryce dawno już przestał być uważanym za przedmiot zbytku — amerykanin, jak twierdzi, jest za ubogim, aby mógł chodzić piechotą — ten luksus to dla bogaczy — próżniaków, zaś człowiek pracy musi szanować czas i siły fizyczne.

Tam robotnik fabryczny zarabiający 40 dolarów tygodniowo, prawie że nie może się obejść bez samochodu, nie mówiąc już o robotniku wyższej katgorji czy też tzw. majstrze, którego wynagrodzenie zaczyna się od 100 dolarów tygodniowo, podczas gdy u nas bieda temu inżynierowi, lekarzowi, adwokatowi, kupcowi, czy człowiekowi innego wolnego zawodu, który odważy się kupić sobie samochód — pan inspektor podatkowy wpisuje go na specjalną listę podatników i podkreśla czerwonym atramentem z dopiskiem „właściciel samochodu".

Może kiedyś i u nas czas i intenzywna praca znajdą uznanie. *Inż. M. N.*

Szoferski egzamin nerwów

w laboratorjum psychotechnicznem w Paryżu.

Nietylko sztuki piękne wymagają specjalnych talentów, zwykły zjadacz chleba również przychodzi na świat z organizacją umysłową, predestynującą go do takiego lub innego zawodu. Prawdę tę stwierdzono nie tak bardzo dawno i wyzyskano ją do celów zawodowych. W wielu przedsiębiorstwach komunikacyjnych zarządach kolei, tramwajów itd. istnieją specjalne psychotechniczne laboratorja, w których kandydaci na stanowiska maszynistów, motorniczych, kierowców samochodowych itd. poddawani są egzaminom, które wykazują, czy kandydat posiada odpowiednie do danego zajęcia uzdolnienie.

Jedno z pierwszych takich laboratorjów urzą-

dzone zostało przez konsorcjum eksploatujące sieć tramwajową i autobusową w Paryżu. Działalność jego dała rezultaty wprost nieoczekiwane: nie tylko odpowiednie wyzyskanie materjału ludzkiego, kształcą się bowiem w szkole zawodowej tylko jednostki, które są do swojej pracy uzdolnione, ale równocześnie poważne zmniejszenie się ilości wypadków na ulicach Paryża.

W jednem z zawodowych pism francuskich znajdujemy następujący opis takiego egzaminu wstępnego.

Kandydat zasiada przy stole naprzeciwko egzaminatora.

— Przeczytam panu serję słów, zgrupowanych po dwa. Proszę bacznie słuchać. Następnie odczytywać będę pierwsze słowo z grupy, a pan musi dopowiedzieć drugie. Zaczynam: pies — kot, kwiat — liść, hałas — cisza, twarz — czoło itd.

Po przeczytaniu kilkudziesięciu słów, egzaminator chwilę się zatrzymuje, poczem zaczyna:

— Pies...

— Kot — odpowiada kandydat.

— Twarz...

Chwila namysłu, poczem odpowiedź:

— Czoło.

— Kwiat...

Niema odpowiedzi. I tak dalej. Z ilości odpowiedzi egzaminator wnioskuje o pamięci kandydata i jego uwadze.

W czasie następnej próby kładzie się na stole kilkanaście przedmiotów: drewniany trójkąt, tekturowy kwadrat, kółko z blachy itd. Kandydat powinien w jaknajkrótszym czasie znaleźć wszystkie różnice zachodzące pomiędzy przedmiotami, jak: materjał, forma, grubość, waga, kolor i t. d. Próba ta wykazuje jasność umysłu i ścisłość kandydata.

Teraz stawiają kandydata przed aparatem, posiadającym dwie rękojeści. Jedną z nich chwyta on prawą ręką. Drugą ujmuje egzaminatora i zaczyna obracać raz wolno, potem prędko, potem znowu wolno itd., kandydat zaś ma naśladować tempo ruchu. Aparat posiada urządzenie samozapisujące, którego wykresy wskazują, w jakim stopniu kandydat śledził za ruchami egzaminatora. Jest to próba szybkości refleksów.

Po przejściu tych prób kandydata zamykają w zupełnie ciemnym pokoju i sadzają na znajdującym się pośrodku siedzeniu. Obie nogi spoczywają na pedałach, ręką prawą kandydat ujmuje rękojeść. Naprzeciwko niego, w ciemności zapalają się na krótką chwilę czerwone, zielone i białe lampki, znajdujące się na suficie, przy podłodze, na środku ściany, po jej bokach. Na sygnał czerwony kandydat winien nacisnąć lewy pedał, na zielony zwolnić prawy, na biały nacisnąć prawy i zwolnić lewy. W pokoju znajdują się dwa dzwonki: jeden o dźwięku matowym, drugi o metalicznym. Na pierwszy nie potrzeba reagować wcale, na drugi pociągnąć rękojeść.

Zaczynamy próbę! Światło zielone, dzwonek matowy, światło czerwone, światło białe, światło zielone, dzwonek metaliczny, światło czerwone. Wszystko to idzie w szybkiem tempie jedno za drugiem i kandydat winien bez wahania wykonywać właściwe ruchy.

Nie dość tego jednak. Wprost oczu kandydata umieszczony jest ekran kinematograficzny, na którym w czasie próby wyświetlają atrakcyjne obrazy, oprócz tego zaś od czasu do czasu przeraźliwa trąbka samochodowa rozdziera uszy nie-

szczęsnego kandydata i tak już zaabsorbowanego kinem, światłami, dzwonkami i kontrolą swoich ruchów.

Zachowanie się jego podczas próby rejestrowane jest przez specjalny aparat, wykazujący na wykresie jego reagowanie na zewnętrzne pobudki.

Jest to próba decydująca. Wykazuje ona uwagę, zręczność, szybkość refleksów a także odporność kandydata. Cały ich szereg traci przytomność pod wpływem różnorodności sygnałów, uwagę ich odrywa kinematograf, zaś trąbka wyprowadza z równowagi. Tacy nie są odpowiedni na kierowców wehikułów, krążących po ulicach wielkiego miasta i są odrazu eliminowani. W ten sposób do szkoły zawodowej dostają się tylko odpowiednio uzdolnieni kandydaci. *(Naprzód).*

Nowe Rozporządzenie o ruchu autom.

(Ciąg dalszy).

§ 61. (1) Egzamin odbywa się przed komisją egzaminacyjną, w której skład wchodzą wyznaczeni przez wojewodę (Komisarza Rządu m. st. Warszawy) urzędnik wojewódzkiej okręgowej dyrekcji robót publicznych (wydziału robót publicznych, oddziału ruchu ulicznego komisarjatu rządu miasta stołecznego Warszawy), jako przewodniczący i urzędnik wydziału bezpieczeństwa publicznego.

W razie różnicy zdań decyduje głos przewodniczącego.

(2) Potrzebny do egzaminu pojazd powinien być dostarczony przez interesowanego.

§ 62. Interesowany powinien przy egzaminie wykazać się:

a) praktyczną umiejętnością prowadzenia pojazdu;
b) znajomością porządkowych przepisów drogowych, tak ogólnych jak i szczegółowych, obowiązujących na obszarze danego województwa (stołecznego miasta Warszawy);
c) podstawowemi wiadomościami technicznemi o ogólnej konstrukcji pojazdu i o działaniu głównych jego części;
d) umiejętnością obchodzenia się z benzyną i innemi materjałami spalinowemi.

§ 63. (1) Jeżeli wynik egzaminu jest pomyślny, wojewódzka władza administracji ogólnej wydaje pozwolenie (wzór Nr. 7) na prowadzenie:

a) wszelkich pojazdów mechanicznych;
b) wszelkich pojazdów mechanicznych z wyjątkiem motocykli;
c) motocykli z wózkami doczepnemi, lub
d) motocykli bez wózków doczepnych.

(2) Pozwolenie na prowadzenie pojazdów wydane na podstawie niniejszego paragrafu nie uprawnia do prowadzenia pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego.

§ 64. W razie niepomyślnego wyniku egzaminu interesowany ma prawo zdawać egzamin jeszcze dwukrotnie Przy egzaminie po raz drugi względnie trzeci interesowany może być zwolniony od zdawania egzaminu z tej jego części, w której wykazał dostateczne wiadomości przy poprzednim egzaminie. Termin ponownego egzaminu nie może być wyznaczony wcześniej niż po upływie dni 30 od pierwszego i dni 60 od drugiego egzaminu.

§ 65. W razie niepomyślnego wyniku pierwszego lub drugiego egzaminu, wojewódzka władza administracji ogólnej, nie odmawiając wydania pozwolenia, może z urzędu wyznaczyć ponowny egzamin z zachowaniem terminu podanego w § 64

§ 66. Posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów, wymienionych w punktach b), c), albo d) ustępu pierwszego § 63, może uzyskać pozwolenie na prowadzenie wszelkiego rodzaju pojazdów po złożeniu z pomyślnym wynikiem egzaminu uzupełniającego.

§ 67. (1) Wojskowy, nie posiadający pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów, może uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów nie wojskowych w trybie przewidzianym w poprzednich paragrafach.

(2) Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów, może otrzymać pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, bez składania egzaminu, po wniesieniu do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podania z dołączeniem:

a) pozwolenia na prowadzenie wojskowych pojazdów lub uwierzytelnionego odpisu tegoż pozwolenia;
b) dwóch nienaklejonych fotografij;
c) pisemnego pozwolenia swego dowódcy (komendanta, lub kierownika, posiadającego prawa co najmniej dowódcy pułku).

§ 68. Wojskowy zawodowy lub odbywający obowiązkową czynną służbę wojskową, który posiada pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów, może otrzymać po zwolnieniu z wojska pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, bez składania egzaminu, o ile w ciągu roku od daty zwolnienia z wojska złoży do właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej podanie z dołączeniem pozwolenia wojskowego lub

uwierzytelnionego odpisu tegoż, świadectwa lekarskiego (załącznik Nr. 6), oraz dwóch nienaklejonych fotografij.

§ 69. Pozwolenia na prowadzenie pojazdów nie przeznaczonych do użytku publicznego, są ważne na przeciąg trzech lat od daty wystawienia.

§ 70. (1) W celu uzyskania przedłużenia pozwolenia, kierowca powinien przed upływem terminu jego ważności wnieść podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się stałe miejsce jego zamieszkania albo miejsce czasowego pobytu, trwającego co najmniej 30 dni w jednej miejscowości.

(2) Wojewódzka władza administracji ogólnej może zażądać przedstawienia dokumentów, dotyczących miejsca zamieszkania albo czasowego pobytu kierowcy, a w razie wątpliwości co do stanu jego zdrowia, zażądać przedstawienia nowego świadectwa lekarskiego (załącznik Nr. 6) i ewentualnie zarządzić zbadanie go przez lekarza urzędowego.

§ 71. (1) Wojewódzka władza administracji ogólnej odmówi przedłużenia pozwolenia w razie stwierdzenia, że kierowca posiada wady, wymienione w punkcie b) § 58.

(2) O ile nie zachodzą przeszkody, przewidziane w ustępie pierwszym, wojewódzka władza administracji ogólnej udziela przedłużenia pozwolenia na okres trzech lat (załącznik Nr. 7).

§ 72. W razie wniesienia podania o przedłużenie pozwolenia po upływie terminu jego ważności, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić ponowny egzamin i uzależnić udzielenie przedłużenia od wyniku tego egzaminu.

§ 73. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, nie może być udzielone osobom, które:

a) nie mają ukończonych 21 lat;
b) nie posiadają **przynajmniej od roku** pozwolenia na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego;
c) służą w wojsku w charakterze wojskowych zawodowych lub odbywają obowiązkową czynną służbę wojskową;
d) nie posiadają kwalifikacyj dających gwarancję, że dowód kierowcy pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego wykonywać będą bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego.

§ 74. (1) Osoba, która chce uzyskać pozwolenie na prowadzenie pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego, powinna wnieść za pośrednictwem powiatowej władzy administracji ogólnej podanie do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się stałe miejsce jej zamieszkania albo miejsce czasowego pobytu, trwającego co najmniej 30 dni w jednej miescowości. Do podania powinno być dołączone pozwolenie na prowadzenie pojazdów nieprzeznaczonych do użytku publicznego, albo pozwolenie na prowadzenie wojskowych pojazdów.

(2) Powiatowa władza administracji ogólnej po zebraniu wiadomości o ubiegającym się o pozwolenie, a w szczególności po ustaleniu, czy i za co był karany, oraz czy oddaje się pijaństwu lub innym szkodliwym nałogom, przesyła podanie z własną opinją i wnioskiem do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

§ 75. Wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie ubiegającego się o pozwolenie przez lekarza urzędowego i uzależnić udzielenie pozwolenia od złożenia dodatkowego egzaminu w celu wykazania umiejętności jazdy w miejscowościach o większym ruchu ulicznym.

§ 76. Pozwolenia na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego, udziela wojewódzka władza administracji ogólnej według wzoru, ustalonego w załączniku Nr. 8 do niniejszego rozporządzenia, zatrzymując pozwolenie na prowadzenie pojazdów nieprzeznaczonych do użytku publicznego.

§ 77. Pozwolenia na prowadzenie pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego są ważne na przeciąg trzech lat od daty wystawienia. Przedłużenie terminu ważności tych pozwoleń ma być dokonywane co trzy lata w trybie, ustalonym w §§ 70, 71 i 72.

§ 78. (1) Jeżeli po wydaniu pozwolenia na prowadzenie pojazdów zostaną ujawnione albo zajdą okoliczności, które w myśl postanowień niniejszego rozporządzenia powodują odmowę udzielenia pozwolenia, wojewódzka władza administracji ogólnej, która wydała pozwolenie lub udzieliła ostatniego przedłużenia, zarządzi cofnięcie pozwolenia.

(2) Wojewódzka władza administracji ogólnej może również zarządzić cofnięcie pozwolenia na prowadzenie pojazdów nieprzeznaczonych do użytku publicznego, jeżeli zostaną stwierdzone takie okoliczności, które wskazują, że kierowca nie daje gwarancji prowadzenia pojazdu bez narażenia na szkodę bezpieczeństwa publicznego.

(3) Jeśli zostanie stwierdzone, że osoba posiadająca pozwolenie na prowadzenie pojazdów, nieprzeznaczonych do użytku publicznego, dopuściła się przekroczeń mniejszej wagi lub stała się czasowo niezdol-

ną do prowadzenia pojazdu, wojewódzka władza administracji ogólnej, która wydała pozwolenie lub udzieliła ostatniego przedłużenia, może zarządzić czasowe odebranie pozwolenia.

§ 79. Pozwolenie na prowadzenie pojazdów powinno być cofnięte:

a) gdy kierowca spowodował wypadek, będąc w stanie nietrzeźwym;

b) jeżeli nie zatrzymał się w razie spowodowanego przez się wypadku z ludźmi i nie przyszedł z pomocą ofiarom wypadku, lub

c) gdy stwierdzono stałą jego niezdolność do prowadzenia pojazdów.

§ 80. O ile dla stwierdzenia okoliczności, uzasadniających cofnięcie albo czasowe odebranie pozwolenia, zachodzi potrzeba sprawdzenia stanu zdrowia kierowcy, wojewódzka władza administracji ogólnej może zarządzić zbadanie go przez lekarza urzędowego. Nieusprawiedliwione niestawiennictwo do zbadania w oznaczonym terminie powoduje cofnięcie pozwolenia.

§ 81. W razie czasowego odebrania pozwolenia, zwrócenie pozwolenia ma nastąpić po upływie określonego w zarządzeniu terminu, względnie może być uzależnione od powtórnego złożenia egzaminu albo od wypełnienia innych warunków, ustalonych w zarządzeniu, lub wreszcie od wyniku sprawy sądowo-karnej, gdy okoliczności, które spowodowały czasowe odebranie pozwolenia, mają być przedmiotem rozprawy sądowo-karnej.

§ 82. W nagłych wypadkach, gdy względy bezpieczeństwa publicznego tego wymagają, powiatowa władza administracji ogólnej może zarządzić tymczasowe odebranie pozwolenia na prowadzenie pojazdów, zarówno przeznaczonych do użytku publicznego, jak i nieprzeznaczonych do tego użytku, obowiązana jest jednak bezzwłocznie donieść o tem zarządzeniu wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która wydała względnie ostatnio przedłużyła pozwolenie. Władza ta może uchylić zarządzenie powiatowej władzy administracji ogólnej albo wydać zarządzenia w myśl § 78.

Dział szósty.

Wyścigi pojazdów.

§ 83. (1) Urządzanie wyścigów pojazdów na drogach publicznych bez zezwolenia władz jest wzbronione.

(2) Pozwolenie na urządzenie wyścigów wydaje wojewódzka władza administracji ogólnej po zasięgnięciu opinji zarządów drogowych i powiatowych władz administracji ogólnej.

(3) Pozwolenie na wyścigi pojazdów, mające się odbyć na obszarze kilku województw, wydaje Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 84. Przekroczenie przy wyścigach szybkości ruchu pojazdów, przepisanej w niniejszem rozporządzeniu, może być dozwolone, o ile droga, na której mają się odbyć wyścigi, zostanie na czas wyścigów zamknięta dla ruchu publicznego.

Dział siódmy.

Pociągi drogowe.

§ 85. (1) W pociągu drogowym obręcze kół każdego wozu przyczepnego powinny być urządzone zgodnie z postanowieniami § 4 niniejszego rozporządzenia.

(2) Używanie przy wozach przyczepnych urządzeń przeciwślizgowych, jak klamer, łańcuchów, ostróg i t. p. dozwolone jest na drogach o nawierzchni bitej lub brukowanej tylko podczas ślizgawicy lub na śniegu.

§ 86. Gdy pociąg drogowy składa się z pojazdu i wozu doczepnego, niezaopatrzonego we wspornik, lub z większej ilości wozów przyczepnych, wówczas każdy wóz przyczepny powinien posiadać hamulec.

§ 87. (1) Każdy wóz przyczepny pociągu drogowego powinien posiadać w widocznem miejscu tabliczkę metalową z czytelnie podanym ciężarem własnym i największym dopuszczalnem obciążeniem.

(2) Z tyłu ostatniego wozu przyczepnego powinien być umieszczony znak rejestracyjny taki sam, jak tylny znak pojazdu, oraz czerwona latarka.

(3) Od zmroku do świtu oraz podczas silnej mgły, znak ten powinien być oświetlony, a latarka zapalona.

§ 88. Normy szybkości jazdy dla ciężkich pojazdów (§§ 37, 38 i 39) stosują się również i do pociągów drogowych, zależnie od rodzaju obręczy kół pojazdu ciągnącego, jak i wozów przyczepnych. Jednak szybkość ruchu pociągu drogowego nawet przy jednym wozie przyczepnym i całkowitej wadze zespołu mniejszej niż 3.500 kilogramów, nie może przekraczać 40 kilometrów na godzinę.

§ 89. Dla dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych pociągu drogowego o dwóch lub większej ilości wozów przyczepnych wymagane jest specjalne pozwolenie.

§ 90. Dla otrzymania specjalnego pozwolenia, należy wnieść do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się stałe miejsce postoju pociągu drogowego, podanie z wymienieniem:

a) dróg, po których pociąg ma kursować,

b) całkowitej wagi pojazdu ciągnącego i każdego przyczepnego wozu, złożonej z ciężaru własnego i największego dopuszczalnego obciążenia,

c) ciężaru przypadającego na najbardziej obciążoną oś,

d) szerokości obręczy, średnicy i rodzaju kół, zarówno pojazdu ciągnącego, jak i wozów przyczepnych,

e) urządzenia hamulców,

f) największego przewidywanego składu zespołu,

g) zamierzonej szybkości ruchu.

§ 91. (1) Specjalne pozwolenia wydaje właściwa według miejsca stałego postoju pojazdu wojewódzka władza administracji ogólnej po zasięgnięciu, o ile chodzi o drogi, nie znajdujące się w zarządzie państwowym, opinji interesowanych zarządów drogowych. Jeżeli pociąg ma kursować na obszarze kilku województw, wspomniane wyżej pozwolenie ma być wydane w porozumieniu z zainteresowanemi wojewódzkiemi władzami administracji ogólnej.

(2) W pozwoleniu należy wymienić drogi, po których pociąg może kursować oraz wyszczególnić warunki, wymagane ze względu na bezpieczeństwo publiczne i ochronę dróg, w szczególności zaś określić największą dopuszczalną szybkość ruchu, oraz liczbę osób, niezbędnych dla obsługi pociągu.

§ 92. O/ile zostanie stwierdzone, że przepisane warunki nie są przestrzegane lub, że kursowanie pociągu oddziaływa szkodliwie na wdrogi publiczne, specjalne pozwolenie może być cofnięte zarządzeniem tej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, która je wydała.

Dział ósmy.

Wojskowe pojazdy.

§ 93. Wojskowe pojazdy podlegają przepisom działu drugiego i czwartego niniejszego rozporządzenia, o ile poszczególne paragrafy nie zawierają postanowień odmiennych.

§ 94. (1) Dopuszczanie do ruchu wojskowych pojazdów, ustalanie dla nich znaków rejestracyjnych, wydawanie dowodów rejestracyjnych, oraz wydawanie pozwoleń na prowadzenie ich przez wojskowych zawodowych i odbywających obowiązkową czynną służbę wojskową, należy do właściwych władz wojskowych.

(2) W skład komisji egzaminacyjnej dla kierowców wojskowych wchodzi delegat wojewódzkiej władzy administracji ogólnej z głosem decydującym w zakresie znajomości przepisów porządkowych na drogach publicznych.

(3) Pozwolenia wojskowe na prowadzenie pojazdów powinny odpowiadać pozwoleniom przewidzianym w niniejszem rozporządzeniu.

Dział dziewiąty.

Międzynarodowy ruch pojazdów.

§ 95. (1) Osoby pragnące skorzystać z pojazdu, dopuszczonego do ruchu w Polsce, w jednem z państw które przystąpiły do międzynarodowej konwencji z dnia 11 października 1909 r., dotyczącej ruchu automobilowego (Dz. U. R. P. z 1923 r. Nr. 86, poz. 668), powinny zaopatrzyć się w międzynarodowe świadectwo drogowe „Certificat Internattional de Route pour La Circulation Temporaire à L'Etranger", według wzoru ustalonego w załącznikach „A" i „B" do wymienionej konwencji.

(2) Międzynarodowe świadectwa drogowe wydaje wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, na mocy nieprzedawnionego dowodu rejestracyjnego pojazdu, oraz pozwolenia na prowadzenie pojazdów.

(3) Międzynarodowe świadectwa drogowe zgodnie z konwencją z dnia 11 października 1909 r. są ważne na przeciąg jednego roku od daty wystawienia.

§ 96. Automobilklub Polski w Warszawie upoważniony jest również do wydawania międzynarodowych świadectw drogowych. Świadectwa te powinny być potwierdzone przez Komisarza Rządu miasta stołecznego Warszawy.

§ 97. (1) Osoby wymienione w § 95 powinny zaopatrzyć pojazd w tablicę z literami „PL" (inicjałem), ustalającemi polską przynależność państwową, według wzoru podanego w punkcie 3 art. 6 konwencji z dnia 11 października 1909 r. i w załączniku „C" do tej konwencji. Tablica ta ma być umieszczona z tyłu pojazdu.

(2) Zabrania się używania tej tablicy przed uzyskaniem międzynarodowego świadectwa drogowego i po upływie terminu jego ważności.

(Ciąg dalszy nastąpi).



Nestor szoferów
STANISŁAW SZYBOWICZ
Prezes honorowy Zaw. Zw. Automob. w Krakowie.

Karykatura z Raidu 1924 r.

Okólnik Stowarzyszenia przemysł. właścicieli dorożek samoch. w Krakowie.

L. 35/1928. Kraków, dnia 16 lutego 1928 r.

W dniu 22 czerwca br. odbyło się Walne zgromadzenie Stowarzyszenia. Ponieważ na Walne zgromadzenie nie jawili się wszyscy właściciele dorożek samochodowych z powodu sezonu, przeto Zarząd Stowarzyszenia podaje niniejszem do wiadomości P. T. członków, jakoteż tych, którzy dotychczas do Stowarzyszenia się nie wpisali, uchwały jakie na posiedzeniu tym zapadły oraz obecną organizację Stowarzyszenia: Na zgromadzeniu uchwalono jednogłośnie nowy statut Stowarzyszenia statut Sądu polubownego, funduszu pożyczkowego.

Uchwalono rozszerzyć działalność Stowarzyszenia na okręg Województwa krakowskiego, zawrzeć umowę ze Związkiem Zawodowym automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Krakowie.

Uchwalono również zawrzeć umowę w sprawie ubezpieczeń z „Vestą" Bankiem Wzaj. Ubezpieczeń w Poznaniu, Oddział w Krakowie, ul. Straszewskiego 28.

Zlecono Zarządowi unormować sprawę szoferów dla dorożek samochodowych w Krakowie, przeciwstawić się ustawicznym żądaniom władz obsadzania najdalszych stanowisk dorożek samochodowych w mieście, wybrano mężów zaufania w sprawach, które będzie musiało Stowarzyszenie samo dopilnować, aby uchronić się od bardzo często zdarzających się niesłusznych postąpień organów policyjnych.

Taksę wpisową (jednorazową) dla nowych członków uchwalono na kwotę 50 zł., zaś wkładkę roczną 36 zł. t. j. dla nowych członków w r. 1928 za II. półrocze 18 zł. spłacalne w ratach.

Kancelarja Stowarzyszenia mieści się na razie w lokalu Zawodowych automobilistów Rzeczpospolitej Polskiej, Plac Matejki L. 4, w podworcu.

Godziny urzędowe: w lipcu urzędować będzie sekretarz Stowarzyszenia w dniach 23, 24, 25, 26, 27, tj. w poniedziałek, wtorek, środę, czwartek i piątek oraz w dniach 30 i 31 lipca tj. poniedziałek i wtorek od godziny 6 do 8 wieczorem.

W dniach tych zechcą PT. członkowie upłacić zaległe wkładki, zaś nienależący jeszcze, wpisać się do Stowarzyszenia.

W miesiącu sierpniu i dalszych miesiącach, urzędowanie odbywać się będzie w każdy poniedziałek i piątek od godziny 6-tej do 8-ej wieczór.

Nadmienia się, że w miesiącu sierpniu obecnego sekretarza z powodu urlopu zastępować będzie P. Zawadzki, który załatwiać będzie wszystkie czynności sekretarskie, zaś od września sekretarz Stowarzyszenia urzędować będzie osobiście.

Zawiadamia się dalej, że Zarząd naszego Stowarzyszenia zawarł z Oddziałem krakowskim „Vesty" Banku Wzajemnych Ubezpieczeń w Poznaniu umowę, mocą której Bank „Vesta" otworzył Zarządowi Stowarzyszenia Właścicieli Dorożek Samochodowych rachunek bieżący dla ubezpieczeń zawieranych za pośrednictwem naszego Stowarzyszenia. Wobec tego możemy przyjść naszym członkom z wydatną pomocą przy ubezpieczeniach samochodów od odpowiedzialności prawno-cywilnej, jak również przy ubezpieczeniach samochodów od wypadków (auto-kasko). Członkowie nasi, którzy za pośrednictwem naszego Stowarzyszenia lub też za pośrednictwem sekretarza naszego Stowarzyszenia zawrą ubezpieczenie, nie będą potrzebowali opłacać składki (premji) za cały rok z góry, lecz będzie rozłożona im spłata składek na przeciąg 40 tygodni. t. j., że będą wpłacali składkę w ratach przez 40 tygodni. Składki powyższe będą opłacać do kasy naszego Stowarzyszenia, a my sami będziemy się rozliczać z „Vestą".

Przez zawarcie umowy naszej z „Vestą", skorzystają nasi członkowie nietylko to, że nie będą potrzebowali składek za cały rok z góry spłacać, ale ponadto przy regulacji szkód. starać się będziemy, by takowe wypadały ku zupełnemu zadowoleniu naszych członków. Wobec tego zalecamy naszym członkom, by gremjalnie ubezpieczali się w „Veście" i to tylko za pośrednictwem naszem lub naszego sekretarza, bo tylko w tych warunkach otrzymają rozłożenie składek na 40 tygodni. Członkowie już ubezpieczeni w innych Towarzystwach Asekuracyjnych, którzyby mieli zamiar przenieść się do „Vesty", z którą zawarliby umo-

wę, mogą w naszym Sekretarjacie otrzymać wyjaśnienie, w jaki sposób obecne ubezpieczenie zlikwidować.

Mamy nadzieję, że wszyscy nasi członkowie, jak jeden mąż, zgłaszać się będą u nas, by sprawę ubezpieczenia im załatwiać.

W ostatnich dniach odbyło się szereg konferencyj z władzami — dotyczących dorożek samochodowych, na których żądano unormowania sprawy stanowisk i t. p.

Zwraca się uwagę właścicieli dorożek samochodowych, a przedewszystkiem dotychczas niewpisanych, że ewentualne przychylne traktowanie bardzo ważnych postulatów Stowarzyszenia, uzależniają władze od samej organizacji Stowarzyszenia i normowanie w swoim zakresie tych spraw, które mogą władze przeprowadzić wprawdzie przez swoje podwładne organa, lecz ze skutkiem dla członków ujemnym, bo jak wiadomo, organa wykonawcze nie zajmują wobec właścicieli dorożek stanowiska rzeczowego.

Dlatego zwracam z całym naciskiem uwagę, że wszelkie formalności z wpisaniem się do Stowarzyszenia, należy załatwić w dniach najbliższych, albowiem w miesiącu wrześniu Stowarzyszenie wyda dla członków legitymacje w pewnych ściśle określonych celach i nie będzie winą Zarządu, jeśli właściciele dorożek samochodowych niečłonkowie, z braku poczucia prymitywnej solidarności i znikomych opłat do Stowarzyszenia, z drugiej zaś strony celowości wyjątkowej istnienia naszego Stowarzyszenia, ze względu na szeroki zakres działania i konieczność ustawicznej obrony pod każdym względem, pozostaną bez żadnej obrony i t. p. dalszych następstw.

Wreszcie uprasza się wszystkich członków, by w swym własnym interesie zgłaszali w Stowarzyszeniu szoferów, jakich zatrudniają i zawiadamiali o rozwiązaniu stosunku służbowego ze szoferem, albowiem Stowarzyszenie starać się będzie samo dostarczać członkom w razie potrzeby szoferów o odpowiednich kwalifikacjach i konduicie.

Również zgłaszać się należy do Stowarzyszenia we wszelkich sprawach zawodowych, jak podatkowych, w sprawie ewentualnie nałożonych grzywien przez władze policyjne itp., albowiem sekretarjat udziela porad prawnych nietylko ustnie, ale wygotowuje członkom wszelkie pisma, zażalenia i t. p., interwenjując nadto w sprawach członków z ramienia Stowarzyszenia.

Przełożony Stowarzyszenia
Florjan Dziadur, włr.

Wiadomości fachowe.

Zapobieganie ślizganiu się samochodów.

Przyczyną wielu wypadków, a nawet katastrof jest t. zw. zarzucanie wozów lub też ześlizgnięcie się kół po gładkim asfalcie.

Jezdnia asfaltowa, szczególniej nowa a więc wypukła i gładka, zwilżona deszczem staje się tak gładką, że siła tarcia kół nie wystarcza do pokonania bocznych rzutów wozu.

W chwilach nagłych skrętów koła ześlizgują się i nawet najlepszy szofer, może skutkiem tego uderzyć o mijany wóz czy też o przydrożne słupy.

W Niemczech czynione są na wielką skalę próby z aparatem mającym właśnie na celu nadać samochodom bieg prostolinijny.

Zasadniczą częścią tego przyrządu jest małe kółko umieszczone z tyłu samochodu. Kółko to przyciskane jest ze znaczną siłą i do pewnego stopnia wprasowane w powierzchnię jezdni asfaltowej.

Jak wykazały liczne próby, przyrząd nie szkodzi jezdni asfaltowej, a nawet przeciwnie, zdaje się, że wpływa na jej konserwację. Asfalt bowiem zostaje ciśnieniem kółka sprasowany i wygładzony.

Przydziały numerów według poszczególnych województw.

Województwo	*Inicj. lit.*	*Przydział numerów*	
Łódzkie	ŁD	1— 1.500	i 80.001 - 90.000
Kieleckie	KL	1 501— 3.000	i 71 001—74.000
Lubelskie	LB	3.001— 4.000	i 74.001—77.000
Białostockie	BŁ	4 001— 4.500	i 77.001—79.000
Krakowskie	KR	4.501— 7.000	i 95.000—99.000
Lwowskie	LW.	7.001— 9 000	i 90.001 95 000
Tarnopolskie	TR	9.001— 9.200	i 36.001 - 37.000
Stanisławowskie	ST	9.201— 9.400	i 60.001 - 62.000
Nowogródzkie	NW.	9.401— 9.600	i 79.001 - 80.000
Poleskie	PL	9.601— 9.800	i 37.001—38.000
Wołyńskie	WŁ.	9.801—10 000	i 70.001—71.000
Poznańskie	PZ	10.001 12.500	i 40 001—50.000
Pomorskie	PM	12 501—14.000	i 50.001—60.000
Wileńskie	WN.	14.001—14.500	i 38.001—40.000
Warszawskie	WR.	14.501—15.500	i 62.000—70.000
m. st. Warszawa	W	15.501—30 001	
Śląskie	SL	posiada swoją numerację odrębną zaczynającą się od Nr. 1.	

Z życia Związku.

Ze Związku Zaw. Pracowników Samoch. w Wilnie.

W dniu 13 czerwca odbyło się w Wilnie walne zebranie członków Związku Zawodowego pracowników samochodowych z udziałem prezesa Zarządu Głównego, Zawadzkiego.

Po wysłuchaniu referatu prezesa Zawadzkiego w sprawach ogólno-organizacyjnych, wpłynął wniosek kol. Karola Antoniewicza przyłączenia Związku Wileńskiego do Centrali Warszawskiej. Wniosek ten przyjęto absolutną większością głosów, z tem zastrzeżeniem, iż po omówieniu z Zarządem Głównym technicznych stron przyłączenia, nastąpi zwołanie walnego zebrania celem zaakceptowania przyłączenia.

Ze Związku Zawodowego Automobilistów w Łodzi.

Nowoobrani na dorocznem zebraniu członkowie Zarządu podzielili między sobą czynności, jak następuje:

Przewodniczący — Stan. Palmowski; wiceprzewodniczący — Jan Piotrowski; Skarbnik — Stan. Kacprzak; — Sekretarz — Feliks Przybyłowicz; Członek Zarządu — Stanisław Pracki; Zastępca przewodniczącego — Karol Podolski.

Na zebraniu nowego Zarządu dokonano przejęcia agend, przyczem spisano inwentarz, składający się:

a) z szafy biurowej (jedna sosnowa), b) z 1 stołu, c) z 6 ławek sosnowych.

2. Przybory kancelaryjne.

3. Sztandar Związkowy.

4. Stacja telefoniczna Nr. 24-40 przy ul. Ewangielickiej 2.

5. Kasa Związkowa.

a) Główna książka kasowa, z kótrej wykazano:

na przychodzie zł 18.813 gr 80
na rozchodzie zł 6.036 gr 54
z saldem na dzień 1 maja rb. 12.777 gr 26.

Gotówką zdano zł. 177.26, kwitami Magistr. 5.000.—, książka bankowa zł. 7.600.— (jako kaucja ubezpieczeń autodorożek, złożona w Banku Przemysłowców Łódzkich, Ewangielicka 15.

W 16 pozycji rozchodów figuruje suma zł. 1.091.44, jako należność od następujących dłużników — członków Zarządu:

1. Lechner w wysokości 637 zł. 16 gr.
2. Dominiak w wysokości 169 zł. 70 gr.

3. Wieczorkiewicz w wysokości 90 zł. 23 gr.
4. Prokopiński w wysokości 144 zł. 35 gr.
5. Binder w wysokości 50 zł.

b) kwitarjusz przychodowy od Nr. 172 włącznie.

c) znaczki składek członkowskich Zarządu Gł., sztuk 520.

Pan Lechner, nawiązując sprawę długów, wniósł prośbę, aby wystawiano jednakowy termin spłacania zaległego długu dla wszystkich członków Zarządu, na co nowy Zarząd nie zgodził się.

Termin ostatecznego wpłacenia zaległej sumy p. Lechnera zł. 637 gr. 16, ustalono na dzień 1 lipca b. r.

Na tem protokuł przejęcia zamknięto.

Przewodniczący: *S. Palmowski.*

Związek Zawodowy Automobilistów w Rzeszowie.

W dniu 29 czerwca w obecności 35 kolegów, odbyło się zebranie organizacyjne kierowców, zwołane w sprawie utworzenia Związku.

Po omówieniu potrzeby utworzenia fachowego Związku, postanowiono utworzenie Związku i wybór tymczasowego Zarządu.

Mocą wyborów powołani zostali:

Jan Ożóg (prezes), Józef Kocan (zastępca), Wacław Osinian (sekretarz), Leon Zieliński (skarbnik) oraz członkowie: Jan Byczkowski, Markus Hütner i S. Berger.

Równocześnie uchwalono zwrócić się do Zarządu Głównego w Warszawie o udzielenie informacyj, dotyczących organizacji Związku.

Tymczasowy adres Związku jest następujący: Jan Kocan — Rzeszów, Szopena 2.

KOMUNIKATY.

Zw. Zaw. Automobil. podaje członkom do wiadomości, iż od 1. VIII. wydawać będzie swym członkom legitymacje związkowe — jak również i okładki (etui) na prawa jazdy ze spisem wszystkich firm automob., garaży, warsztatów i t. d.

Zawiadamiamy, że uchwałą Walnego Zgromadzenia wszyscy Członkowie Z. Z. A. — Oddz. w Krakowie są zobowiązani prenumerować nasz miesięcznik.

Równocześnie prosimy o zaznaczanie na czekach, na co przesłano pieniądze (prenumerata, wkładka, wpisowe).

Z. Z. A., oddział w Krakowie, podaje do wiadomości kolegom z okręgu Województwa Lwowskiego, którzy zwrócili się do nas o przyjęcie Ich w poczet swych członków, że każde Województwo posiada swój oddział Z. Z. A., do którego członkowie danych Województw mają należeć, gdyż przyjęcie członków nie należących do danego Województwa byłoby sprzecznem ze statutem Z.Z.A. Rzeczp. Polskiej. We Lwowie również istnieje taki sam oddział, do którego koledzy zwróćcie się pisemnie. Miesięcznik nasz wysyłać będziemy nadal pod podawanemi nam adresami.

Zarząd Związku Zaw. Automobilistów, Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4, gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

Zawiadamia się Członków, że po dłuższej przerwie bibljoteka czynną jest w poniedziałki i piątki od godz. 7—9 wieczór.

Książki wypożycza się za kaucją 2 zł. i opłatą miesięczną 1 zł.

Równocześnie prosimy o zwrot wypożyczonych książek najdalej do dnia 10 czerwca, w przeciwnym razie złożoną kaucję przeznaczymy na wydatki bibljoteczne.

Biuro pośrednictwa pracy.

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże zgłaszanie i ogłaszanie wolnych posad.

Zarząd Zaw. Związku Autom. zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadziei, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku, Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

Zarząd Z. Z. A. prosi wszystkich Członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszelkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

Repr. Inż. Nanowski Kraków, Czysta 5.

W myśl regulaminu Z. Z. A., Członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej obrony prawnej.

Zawiadamiamy, że odnośny punkt regulaminu będzie ściśle przestrzegany. — Zdarza się bowiem często, że Koledzy dopiero po wypadku zgłaszają się, chcąc wyrównać zaległe wkładki, aby mogli z obrony korzystać.

Łańcuch prasowy.

Wyzwany przez kolegów Żurka i Miętkę, składam na fundusz prasowy kwotę zł. 20 i wyzywam wyżej wymienionych kolegów do wyrównania złożonych przez nich kwot z 10 na 20 zł. **Karol Judasz.**

Kol. **Marjan Pietras** składa na fundusz prasowy zł. 10 i wyzywa kol. **Madejskiego Władysława i Dyaka** z Dyrekcji Poczt i Telegr. w Krakowie do złożenia dowolnych kwot na ten sam cel.

Kol. **Michaluszek** składa na fundusz prasowy zł. 5 i wyzywa kol **Dusia Ignacego** ze Starego Sącza, **Krochmala Franciszka i Naorniakowskiego Antoniego** do złożenia dowolnych kwot na ten sam cel

Ponadto złożyli:

Zebrane przez WPana **Józefa Wilczka,** kierownika dworca autobusowego w Krakowie plac Św. Ducha zł. 42.

WP.. Inż. Nanowski	zł. 20
Kol. Warmuzek	zł. 5
Kol. Papla	zł. 6
Kol.. Góralczyk	zł. 3
Kol. Helbin Aleksander	zł. 2
Kol. Katara W.	zł. 2.50
Kol. Wierzbicki M.	zł. 2
Kol. Kurkiewicz J.	zł. 10

W numerze 5 Szofera Krak. w rybryce „Łańcuch prasowy" podano mylnie nazwiska wezwanych przez kolegów Podgórskiego Jana, którą też prostujemy: Zamiast Stanisława Żaka ma być Stefana Żaka, zamiast Gucwę Józefa m być Gunię Józefa, zamiast Urbana Witolda ma być Urbasia Witolda.

Biura redakcji i administracji „Szofer Krakowski" czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.

Koledzy rozpowszechniajcie nasze pismo!